BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 22 grudnia 1933 | NR. 34

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415** Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Od Wydawnictwa.

Do numeru niniejszego „Biuletynu Informacyjnego" dołączamy wydany przez nas numer specjalny Biuletynu, poświęcony portom Gdyni i Antwerpji oraz zagadnieniu rozwoju stosunków gospodarczych pomiędzy Polską a Belgją ze specjalnem uwzględnieniem handlu morskiego pomiędzy obu krajami.

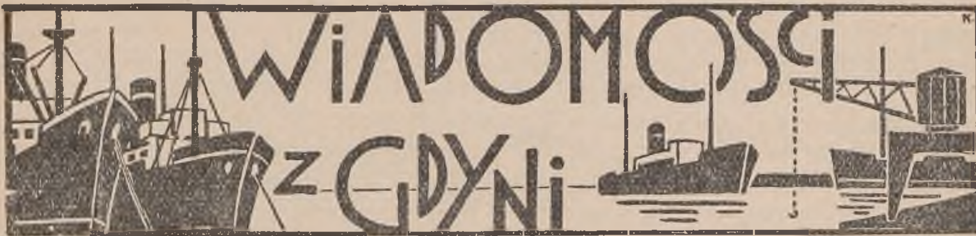
Antwerpja, jak czytelnicy nasi będą mogli przekonać się z danych opublikowanych w numerze specjalnym, odgrywa już poważną rolę w naszym handlu zamorskim, i nietylko, jako port ostatecznego przeznaczenia eksportu polskiego do Belgji i jej zaplecza, lecz również, jako port przeładunkowy dla naszego handlu zamorskiego wogóle.

Wyrażamy nadzieję, iż nasz numer specjalny wzbudzi zainteresowanie w sferach naszych czytelników i w miarę możności przyczyni się do rozwoju polskiego handlu zamorskiego.

Równocześnie uważamy za swój obowiązek złożyć naszym czytelnikom życzenia Świąteczne i Noworoczne.

Nakładem Izby Przem.-Handłowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

TREŚĆ:



POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W LISTOPADZIE.

Ogólne położenie gospodarcze Gdyni w ciągu miesiąca listopada nie wykazało poważniejszych zmian. Jeśli chodzi o sytuację w przemyśle i handlu, która odzwierciedla się zwykle w ilości nadzorów sądowych i upadłości oraz weksli protestowanych, to miesiąc sprawozdawczy moznaby nawet uważać jako wykazujący pewne polepszenie, bowiem ani jednej upadłości ani też nadzoru sądowego nie ogłoszono, zas ılość protestowanych weksli w porównaniu do miesiąca ubiegłego wykazała zmniejszenie o 59 sztuk i o sumę zł 5.248,22, gdy tymczasem miesiąc październik wykazał zwiększenie o 91 sztuk, sumarycznie zaś o 17.374,27 zł. W liczbach absolutnych zaprotestowano weksli 303 sztuki na ogólną sumę zł 162.076,55.

Jesli chodzi o operację skupu walut i dewiz zagranicznych, to 5 instytucyj bankowych Gdyni skupiły je na łączną sumę zł 3.338 tys. czyli na sumę mniejszą w porównaniu do października o 651 tys. zł. Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni skupił walut i dewiz na sumę zł 1.515 tys., czyli mniej niż w miesiącu poprzednim o sumę 653 tys. złotych.

Suma wkładów à vista w tutejszym oddziale B. G. K. zmniejszyła się o 389 tys. zł do sumy 4.776 tys. zł. Wkłady w komunalnych kasach oszczędnosci rejonu gdyńskiego utrzymały się na poprzednim poziomie. — Sytuacja w rolnictwie zmianom nie uległa, to samo można powiedzieć o przemyśle, w szczególności przemysł drzewny jest nadal słabo zatrudniony. W handlu daje się zauważyć pewne ożywienie, a to w związku z ruchem przedświątecznym.

Rejestr państwowego Urzędu Pracy w Gdyni wykazuje następujący stan bezrobocia na dzień 30 listopada w okr. gdyńskim — 1583 bezrobotnych, w okr. wejherowskim — 3434 — razem 5017 osób czyli o 923 osoby więcej niż w dniu 31 października. Na Gdynię przypada zwiększenie o 469 osób.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

W miesiącu listopadzie statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 62.132 t różnych towarów, czyli o 4.515 ton mniej niż w miesiącu poprzednim, w tem na wywóz przypada 48.678,5 ton, na przywóz 11.190 ton i wreszcie na przewóz między obcemi portami 2.263,5 t. Na poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe przypada: Żegluga Polska 16.119 t, Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe 1.230,5 t, Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe 8.075 t i wreszcie — Polskarob 36.707,5 t.

Na ogólną ilość 16.119 t towarów przewiezionych statkami **Żeglugi Polskiej** przypada na wywóz 5.515 t, na przywóz 8.847 t i na przewóz między portami zagranicznemi 1.757 t, w tem 117 t manufaktury (na Daleki Wschód) oraz 278 standartów i 305 m³ drzewa. Naogół statki tego towarzystwa przewiozły w mies. sprawozdawczym 1.039 t towarów więcej niż w miesiącu poprzednim.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły jedną podróż do Ameryki i jedną z Ameryki, wywożąc 324 t i przywożąc 400 t towarów. Statkami tego T-wa wyjechało do Ameryki 345 pasażerów, przyjechało zaś 166. Pozatem przewieziono 419 worków poczty do Ameryki i 178 worków z Ameryki. Linja Polsko Palestyńska tegoż T-wa przewiozła 306,5 t towarów, 18 worków poczty oraz 719 pasażerów do Palestyny i 191 pasażerów z Palestyny.

Statki Polsko-Brytyjsk. T-wa Okrętow. przewiozły ogółem 8075 t towarów, z czego przypada na wywóz 6.132 t, w tem z Gdyni 3.193 t i z Gdańska 2.939 t. Najpoważniejszą pozycję wywozu stanowią bekony — 1.892 t (z Gdyni 1.805 t i z Gdańska 87 t), drzewo z Gdańska 1.599 t, jaja: z Gdyni 396 t, z Gdańska 106 t oraz z Gdańska 406 t jęczmienia i zwraca na siebie również uwagę pozycja 113 t ryżu z Gdyni, wywiezionego do portów angielskich. Przywieziono drobnicy: z Londynu 984 t, w tem do Gdyni 807 t i do Gdańska 177 t i z Hull 956 t w tem do Gdyni 326 t i do Gdańska 633 t.

4 statki T-wa Polskarob odbyły w listopadzie 13 podróży przewożąc 36.707,5 ton węgla w tem do Szwecji 27.573,5 t i do Norwegji 9.134 t. Statki T-wa zawinęły do portów Limhamn, Gefle, Oxelösund, Landskrona, Västeräs, Vallwik, Norrköping, Slemmestad, Bergen i Aalesund.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W LISTOPADZIE.

Ze względu na zakończenie sezonu budowlanego ruch budowlany uległ osłabieniu. W ciągu miesiąca sprawozdawczego wydano 6 nowych zewoleń na budowę, rozpoczęto prace przy budowie 9 budynków, w tej liczbie 7 domów murowanych mieszkalnych o ogólnej kubaturze 9105 m³ za cenę 238.115 zł czyli po 27 zł za metr sześcienny oraz 2 budynki przemysłowe murowane o kubaturze 855 m³ za sumę 12.250 zł czyli po 15 zł za metr sześcienny. Zakończono 40 budynków, w tem 12 stałych i 28 prowizorycznych, z budynków stałych 2 jest drewniane i 10 murowanych, z prowizorycznych zaś 13 drewnianych i 15 murowanych. Ogólna kubatura zakończonych budowli wynosi 11.831 m³, wartości 298,580 zł. Wykończone budynki zawierają 48 mieszkań o 147 izbach mieszkalnych i 72 niemieszkalnych.

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU.

W zakresie robót budowlanych morskich w basenie im. Ministra Kwiatkowskiego ustawiono na nabrzeżach Czechosłowackiem i Rumuńskiem skrzyń żelbetowych 197.00 mb.

W tym samym basenie i w III basenie wewnętrznym wyczerpano ogółem 108.238,38 m³ gruntu, z czego 50.022.07 wyrefulowano na na-

brzeże Rumuńskie oraz na nabrzeże Prezydenta, torf zaś i muł w ilości 38.261,31 m^3 wywieziono do morza.

W zakresie robót drogowych przy ul. Indyjskiej wykonano w dalszym ciągu 400 mb. kanalizacji deszczowej, 1000 m^3 robót ziemnych, 300 m^2 bruku, 160 mb krawężnika i 120 m^2 chodników.

Przy zjeździe z wiaduktu Nr. 2 wykonano 2000 m^3 robót ziemnych na zjeździe północnym, 3900 m^2 darniowania, ułożono 800 mb krawężnika betonowego oraz wykonano 1980 m^3 bruku z kamienia poligonalnego.

Przy ul. Polskiej ułożono 129.97 mb krawężnika betonowego i 1212,32 m^2 chodnika, wykonano 337,77 m^3 robót ziemnych, ułożono 880,62 m^2 nawierzchni asfaltowej oraz 227,91 m^2 bruku z kostki bazaltowej i granitowej; 746,04 m^2 trawników; zabrukowano dojazdy do magazynu Nr. 1.

Pozatem ukończono zbrojenie przęsła wiaduktu Nr. 2, zabetonowano łuk i jezdnię oraz rozszalowano i opuszczono rusztowania łuku i wreszcie przy magazynie nr. 5 ułożono chodniki z płyt betonowych z zachodniej strony magazynu o powierzchni 83,16 m^2.

W zakresie budowy magazynów portowych przebieg robót przedstawia się w sposób następujący:

Magazyn tranzytowy: wszystkie roboty budowlane zostały wykonane i zakończone. Z robót instalacyjnych ustawiono 3 zsuwnie (pomiędzy magazynem a Halą Pasażerską) oraz wszystkie wagi. Pozostało jeszcze ustawienie dwóch zsuwni towarowych, które są już dostarczone oraz instalacja wind.

Hala Pasażerska: Wszystkie roboty budowlane zostały wykonane i zakończone oprócz drobnych robót wykończeniowych.

Z robót instalacyjnych ukończono: kanalizację i wodociągi, instalację świetlną oraz elektrycznego ogrzewania i ustawiono wagi. Pozostała jeszcze dostawa i montaż wind.

Estakada pod tor dźwigowy pomiędzy magazynami Tranzytowym i Warty. Zaszalowano, uzbrojono i zabetonowano konstrukcję.

Magazyn bawełniany Nr. 7. Zakończono całkowicie wypełnianie konstrukcji żelbetowej muru oraz wszystkie mury działowe. Wykonano rapowanie w 5 komorach, fugowanie w 6 komorach. Wykonano dach nad 7 komorami łącznie z pokryciem bituminą. Szalowanie od wewnątrz dachu wykonano w 3 komorach. Z robót blacharskich wykonano krycie szczytów ścian działowych w 6 komorach oraz założono rynien na długości tychże 6 komór. Przystąpiono do układania podłogi w pierwszych dwóch komorach. Z 32 okien oszklono 12, bram założono 24 na ogólną ilość 32.

Magazyn drobnicowy Nr. 8. Przystąpiono do budowy budynków gospodarczych oraz wytyczono budynek.

Roboty przy budowie magazynów prywatnych w przeważającej ilości zostały już całkowicie zakończone, a więc zakończono magazyny: Cukroportu, Warty i Aukcji Owocowych, Union, Pantarei, Mopol, Nordia Hawe i Wędzarni J. Konkola. W magazynie firmy Mewa, rozmiarów 30×57 m, wyprowadzono mury do gzymsu i wykonano więzby dachów. Dobudowa magazynu f-my Emteha, rozmiarów 15×22 m, jest na ukończeniu, wreszcie przy rozbudowie Chło-

dni Portowej konstrukcję żelbetową ukończono i obecnie odbywa się wykładanie ścian cegłą.

Przy budowie fundamentów pod dźwigi na Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych wykonano fundament żelbetowy pod dźwigi półportalowe długości 232 mb.

Z PRAC KOMITETU ZBLIŻENIA GOSPODARCZEGO POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEGO I EKSPLOATACJI PORTU W GDYNI.

Přípravné Komitée pro Vybudováni Hospodárskych Styku s Polskem w Morawskiej Ostrawie, działający wspólnie z analogiczną organizacją w Gdyni pod nazwą „Komitet Zbliżenia Gospodarczego Polsko-Czeskosłowackiego i Eksploatacji Portu w Gdyni" zwołał, jak już pisaliśmy w numerze 33 „Biuletynu" do Morawskiej Ostrawy na dzień 8 bm. zjazd gospodarczy ze współudziałem reprezentantów wielkiego przemysłu i handlu z Moraw i Słowaczyzny, celem omówienia możliwości zwiększenia obrotów Czechosłowacji przez port w Gdyni.

Na zjazd ten zostały zaproszone Izby P. H. w Polsce, między innemi także Izba w Gdyni.

Ze strony czeskosłowackiej w zjeździe wzięli m. in. udział:

Poseł Franciszek Ostry, Prezes Handlowego Gremjum w Morawskiej Ostrawie wraz z Generalnym Sekretarzem Dr. Gregorem i Zarządem Gremjum w komplecie,

delegaci Izb Handlowych z Brna, Ołumuńca, Opawy i innych Izb Czeskosłowackich,

zastępcy Gremji Handlowych z Czeskiego Cieszyna, Orlowa i innych okolicznych ośrodków handlowych,

reprezentanci ciężkiego przemysłu, m. in. także z Witkowic,

dyrektorzy banków i inni przedstawiciele czeskiego handlu i przemysłu,

nadto naczelnicy Władz i Urzędów w Morawskiej Ostrawie.

Stronę polską reprezentowali:

Konsul R. P. w Morawskiej Ostrawie Dr. Ripa, wraz z dwoma Wicekonsulami i personelem Konsulatu.

Radca Tadeusz Kowalski, z ramienia Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie,

Dyrektor Przedstawicielstwa Kolei Polskich oraz Portów, p. Butler z Pragi.

Wiceprezes naszej Izby Dr. Smoleń,

Syndyk p. Michalewski, jako reprezentant Rady Interesentów Portu w Gdyni,

i Dyrektorzy Izb Przemysłowo-Handlowych z Bielska: Dr. Adamecki i Inż. Rojewski z Katowic.

Zjazd zagaił i przewodniczył na nim Poseł Ostry, jako prezes Czeskiego Komitetu Zbliżenia Gospodarczego i Eksploatacji Portu w Gdyni. — Po szeregu przemów powitalnych, zarówno ze strony czeskiej jak i polskiej, wygłosił obszerny referat Poseł Ostry na te-

mat żywotnej konieczności korzystania z portu gdyńskiego przez czeski przemysł i handel, zwłaszcza z tych prowincyj czeskich, jak Morawy i Słowaczyzna, które stanowią naturalne zaplecze portu gdyńskiego.

Szczegółowe referaty o porcie gdyńskim, o warunkach transportów przez port gdyński itd. wygłosili Dr. Smoleń i Syndyk p. Michalewski.

Po dyskusji, jaka się wywiązała, Sekretarz Gremjum Dr. Gregor przedstawił konkretne możliwości współpracy czesko-polskiej i zapowiedział, iż założone zostanie osobne zrzeszenie, celem popierania tej współpracy i celem eksploatacji portu w Gdyni.

Dnia 9 bm. odbył się szereg konferencyj z przedstawicielami przemysłu, handlu i banków, poczem założono Zrzeszenie pod nazwą:

„Ceskoslovensko-polské společnost pro pěstování wzájemných obchodních styků a využitkování přístavu Gdyně",

które to Zrzeszenie przyjęło na siebie agendy dotychczas działającego Připravnego Komitetu".

Akt założenia podpisały obydwie strony — czeska i polska. — W imieniu tej ostatniej podpisali Dr. Smoleń i Syndyk P. Michalewski.

Na czele Zrzeszenia stanął Poseł Ostry, który zapowiedział, że Zrzeszenie rozpocznie bezzwłocznie swoje prace.

Następnie delegaci z Gdyni omówili szczegółowo warunki niezależnej akwizycji transportów dla Gdyni z prowincji morawskiej i słowackiej.

W ten sposób zakończony został pierwszy etap prac, podjętych z inicjatywy prywatnej, przy sposobności pobytu reprezentantów czeskosłowackiego handlu i przemysłu w Gdyni we wrześniu 1933 r.

TRANSPORT SURÓWKI ŻELAZNEJ DLA CZECHOSŁOWACJI.

Dnia 13 bm. przyszedł do portu gdyńskiego statek norweski „Jaederen" przywożąc bezpośrednio z Norwegji ładunek śledzi oraz 770 ton surówki żelaznej dla Czechosłowacji.

Jest to pierwszy bezpośredni transport tego towaru, jaki przychodzi z Norwegji przez Gdynię.

DRZEWO CZECHOSŁOWACKIE NA DALEKI WSCHóD PRZEZ GDYNIĘ.

Na statku „Leptonia", który ostatnio odpłynął do Anglji Paged wywiózł na rynek tamtejszy 2797 m³ materjału tartego. Jest znamiennem, że w tej ilości załadowano 333 m³ desek i bali świerkowych, idących tranzytem z Czechosłowacji.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

Ogólny obrót towarów w porcie gdańskim w ciągu miesiąca listopada wyraził się w liczbie 543.501 t, z czego na przywóz przypadło 46.549 t, zaś na wywóz 496.952 t. W porównaniu do obrotu tego samego miesiąca roku ubiegłego zmiany są naogół nieznaczne: przywóz wykazał zwiększenie o 590 t, czyli o 1,3%, zaś wywóz — zmniejszenie o 10.800 t czyli 9,1%.

Pod względem natomiast gatunków towarów tak wwiezionych jak i wywiezionych zaszły zmiany poważniejsze; tak np. zwiększył się prawie podwójnie *przywóz węgla* z 5752 t w listopadzie 1932 r. do 16.242,8 ton w listopadzie rb.; przywóz fosforytów wyniósł 4.000 t., gdy w roku ubiegłym nie było go w tym miesiącu wogóle. Jednocześnie zmniejszenie wykazał przywóz rudy o blisko 50% z 7829 t do 4.294 t, zaś w dziale środków żywnościowych przywóz *śledzi* z 8.971,4 t w listopadzie 1932 r. do 5.291,2 t w listopadzie rb.

Również i w wywozie zaszły poważne przeobrażenia. Prawie podwójnie wzrósł *wywóz drzewa*, mianowicie: gdy w listopadzie roku zeszłego wywieziono 33.902 t drzewa, to w listopadzie rb. wywóz ten wzrósł do 61.214 t; poważnie wzrósł również wywóz zboża — wywieziono mianowicie w listopadzie rb. 59.022 t, gdy w listopadzie roku zeszłego 36.460 ton, trzykrotnie wzrósł wywóz jaj z 77,6 t do 236,9 ton.

Zmniejszeniu legł m. in. wywóz węgla: z 389.693 t w XI. roku 32 do 340.619 t czyli o zgórą 40 tys. t, dziesięciokrotnie spadł wywóz cukru z 3776 t do 334 t i wreszcie dwukrotnie zmniejszył się wywóz bekonów z 233,8 ton do 132,5 t oraz blisko dwudziestokrotnie wywóz melasy z 986,3 t do 55,2 t.

Zaznaczyć przy tej sposobności należy, że główne zmniejszenie ilościowe wywozu węgla skompensowane zostało wywozem drzewa i zboża, które to towary stanowią specjalność handlu gdańskiego.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Śląsk				—	23. 12.
Poseidon		23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

	Odjazdy — Sailings Gdynia	Ryga
s/s	poniedziałki	środy
Irene	27. 12.	29. 12.
Minos	1. 1. 34.	3. 1. 34.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 12. — z Gdańska 23. 12.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 12. — z Gdańska 30. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 27. 12.
s/s Ingeborg — z Gdyni 13. I. 34.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 2. 1. 34.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 20. 12.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 29. 12.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 2. 1. 34.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 21. 12.
s/s Borgholm — z Gdyni 17. I. 34.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 27. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 21. 12.
s/s Borgholm — z Gdyni 17. I. 34.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 23. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 21. 12.
s/s Little Evy — z Gdyni 31. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy -- Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Carsten Russ			23. 12.
Hinrich	20. 12.	23. 12.	26. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich. angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdańska 22. 12.
s/s Śląsk — z Gdyni 26. 12. — z Gdańska 29. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i sob.	Gdynia poniedz. i czwart.	Gdańsk środy i soboty
Diana		19. 12.	25. 12.	27. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	19. 12.	22. 12.	29. 12.
Śląsk	26. 12.	29. 12.	2. 1. 34.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Perseus — z Gdyni 21. 12. — z Gdańska 23. 12.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 27. 12.
s/s Nereus — z Gdyni 1. I. 34.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 3. 1. 34. — z Gdyni 4. 1. 34.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 26. 12. — z Gdyni 28. 12.
s/s Baltonia — z Gdańska — 8. 1. 34. — z Gdyni 10./11. 1. 34.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 27. 12. — z Gdyni 28. 12.
s/s Lublin — z Gdańska 3. 1. 34. — z Gdyni 4. 1. 34.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 22/23. 12.
s/s Helder — z Gdyni 29/30. 12.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 24. 12. — z Gdańska 28. 12.
s/s Tiber — z Gdyni 7. 1. 34. — z Gdańska 11. 1. 34.
s/s Skjöld — z Gdyni 22. I. 34. — z Gdańska 25. I. 34.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 22. 12.
s/s Algerve — z Gdyni 6. I. 34.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Livorno — z Gdyni 25. I. 34.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 7. I. 34.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 1. 1934.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Livorno — z Gdyni 22. 1. 34.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Blaland — z Gdyni 3. 1. 34.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 28. 12.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 5. 1. 34.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Margareta — z Gdyni 30. 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Heracles — z Gdyni 7. 1. 34.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska

s/s Medon — z Gdyni 23. 12.
s/s Laomedon — z Gdyni 7. 1. 34.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay -- Mosesl Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Kaaparen — z Gdyni 10. 1. 34.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice - Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Cliffwood 26. 12.	s/s Scanpenn 23. 12.
s/s Scanyork 30. 12.	s/s Argosy 29. 12.
	s/s Cliffwood 10. 1. 34.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 20. 1. 34.	
s/s Kościuszko 24. 2. 34.	s/s Kościuszko 1. II. 34.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 22. 1. 34.	
s/s Kościuszko 26. 2. 34.	s/s Kościuszko 1. 2. 34.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piatek	Helsingfors Sobota
Śląsk				—	23. 12.
Poseidon		23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Carsten Russ			23. 12.
Hinrich		23. 12.	26. 12.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 23. 12.
z Rotterdamu s/s Chorzów 30. 12.
z Rotterdamu s/s Śląsk 6. I. 34.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub subst.	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedz. i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Perseus			29. 12.
Diana		25. 12.	27. 12.
Condor	23. 12.	28. 12.	30. 12.
Vulcan	30. 12.	4. 1. 34.	6. 1. 34.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 27. 12.
z Antwerpji — s/s Śląsk 3. 1. 34.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos				23. 12.
Irene		27. 12.	29. 12.	1. 1. 34.
Minos		1. 1. 34.	3. 1. 34.	6. 1. 34.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer	28. 12.	31. 12.	3. 1. 34.
Premjer	11. 1. 34.		

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazd z Londynu (Saling from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia		26. 12.	27. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lwów	21. 12.	24. 12.	27. 12.
Lublin	28. 12.	31. 12.	3. 1. 34.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Vasaholm	—	—	—	—	25. 12.
m/s Tysla	—	—	—	—	27. 12.
m/s Toledo	—	—	—	—	5. 1.
m/s Svaneholm	—	—	—	21. 12.	20. 1.
m/s America	—	—	26. 12.	—	25. 1.
m/s Blankoholm	20. 12.	28. 12.	15. 1. 34.	—	3. 2.
m/s Tortugas	—	8. 1.	15. 1.	22. 1.	14. 2.
m/s Stureholm	—	18. 1.	25. 1.	—	23. 2.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY

	Termin wyjścia			
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Equator		23. 11.	26. 11.	27. 12. 29. 12.
par. Mercator	4. 12.	6. 12.	8. 12.	7. 1. 9. 1.
par. Bore IX	3. 1.	5. 1.	7. 1.	7. 2. 9. 2.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska—Lewant Agencja Okrętowa Sp. z o. o.

Nazwa statku	Termin wyjścia						Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbuł	Beyrouth	Aleksandria	Jafa	Haifa	Gdynia-Gdańsk
M./S. „Nordland”	—	—	—	24. 12.	31. 12.	—	20. 1.
M./S. „Gotland”	23-24. 12	25-28. 12.	30. 12-2.1.	5. 1.	—	11. 1.	30. 1.
M./S. „Erland”	8-10. 1.	10-12. 1.	4-6. 1.	—	22. 1.	22. 1.	10. 2.
M./S. „Vikingland”	12-14. 1.	14-16. 1.	16-18. 1.	25. 1.	—	1. 2.	18. 2.
M./S. „Bialand“	24-26. 1.	26-28. 1.	30. 1.-2. 2.	-	12. 2.	—	4. 3.
M./S. „Hemland“	29-31. 1.	1-3. 2	5-8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
M./S. „Nordland“	14-16. 2.	16-18. 2.	19-21. 2.	25. 2.	5. 3.	—	24. 3.
M./S. „Gotland“	20-22. 2.	23-25. 2.	26-28. 2.	8. 3.	—	15. 3.	4. 4.

Morze Śródziemne — Włochy — Sycylja — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapel	Bari	Syrakus	Catania	Messina	Palermo	Przyjście Gdynia-Gdańsk
par. „KANADIA“	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29.12.
par. „KALABRIA“	—	—	—	—	—	—	—	22.12.	23.12.	15.1.
par. „ANDALUSIA“	29.12.	23.12.	26.12.	—	—	—	—	—	—	—

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1934.

Na skutek starań Związku Izb Przemysłowo-Handlowych Rzp. w Warszawie — Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 6. XII. 1933 r. L. D. V. 33573/4/33 udzieliło następujących ulg przy nabywaniu świadectw:

I. Bez składania indywidualnych podań zezwala się:

1) na prowadzenie przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. A, rozdz. I. kat. II. pp. 1, 2, 3 i 4 oraz w cz. II lit. A/ rozdz. XII kat. II taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy, na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III-ciej przedsiębiorstw handlowych (zamiast kat. II przedsiębiorstw handlowych). O ile wysokość ustalonych za rok 1932 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 40.000;

2) na prowadzenie przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. A rozdziały: I kat. III pp. 1 i 3, VIII, X — kat. III, XI — kat. III, XII — kat. III, XIII — kat. III, XVI — kat. III, XVII — kat. III, XIX i XXI— kat. III taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy, na podstawie świadectwa przemysłowego kat. 4-ej przedsiębiorstw handlowych (zamiast kat. 3-ej przedsiębiorstw handlowych), o ile wysokość ustalonych za rok 1932 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 13.000;

3) na prowadzenie przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A. rozdz. VII — kat. II taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy: a) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. 3-ej

przedsiębiorstw handlowych, o ile wysokość ustalonych za rok 1932 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty złotych 25.000; b) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. 4-ej przedsiębiorstw handlowych, o ile wysokość ustalonych za rok 1932 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 3.600,—, a odnośne przedsiębiorstwo prowadzone jest w gminie wiejskiej;

4) na prowadzenie zakładów gastronomicznych (restauracje, cukiernie, kawiarnie, mleczarnie, piwiarnie itp.), wymienionych w cz. II lit. A. rozdz. VII taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy, na podstawie świadectwa przemysłowego kat. 3-ej przedsiębiorstw handlowych, o ile w tych przedsiębiorstwach sprzedaje się wyłącznie następujące trunki pochodzenia krajowego: piwo, zawierające do 4½% alkoholu, miód oraz wino owocowe oraz, o ile przedsiębiorstwa te zatrudniają od 4 do 10 osób, licząc w tem właściciela oraz członków jego rodziny w tych zakładach pracujących;

5) na prowadzenie przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II. lit. A. rozdz. VII. kat. III taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy oraz przedsiębiorstw gastronomicznych (cz. II lit. A. rozdz. VII. kat. II taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy) ze sprzedażą następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa o zawartosci do 4½% alkoholu, miodu oraz wina owocowego. na podstawie świadectwa przemysłowego kat. 4-ej przedsiębiorstw handlowych, o ile ilość zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach pracowników nie przekracza 3 osób, licząc w tem właściciela oraz członków jego rodziny w tych zakładach pracujących;

6) na prowadzenie księgarń (cz. II lit. A. rozdz. XII taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy) wraz z uboczną sprzedażą materjałów piśmiennych na podstawie jednego świadectwa przemysłowego kat. 3-ej przedsiębiorstw handlowych, o ile łączny obrót tych przedsiębiorstw za rok 1932 nie przekraczał w stosunku całorocznym kwoty zł 40.000;

7) na prowadzenie bez oddzielnego świadectwa przemysłowego drobnej sprzedaży wyrobów tytoniowych w księgarniach oraz innych przedsiębiorstwach handlu towarowego, jak również w restauracjach. hotelach i przedsiębiorstwach rozrywkowych, o ile sprzedaż odbywa się w jednym i tym samym lokalu.

U w a g i :

W przedsiębiorstwach, opłacających podatek przemysłowy od obrotu w formie ryczałtu w trybie rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 4 lutego 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 14, poz. 86), za wysokość ustalonych za rok 1932 obrotów uważa się przeciętną kwotę rocznego obrotu, przyjętą za podstawę wymiaru ryczałtu.

W przedsiębiorstwach nieobjętych zryczałtowanym podatkiem a prowadzących w całości lub częściowo handel towarami, podlegającemi podatkowi scalonemu, w myśl rozporządzeń Ministra Skarbu z dnia 28 maja 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 529), z dnia 22 czerwca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 531) oraz z dnia 21 września 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 703), za obrót miarodajny do korzystania z ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na r. 1934 przyjmuje się ustalony w stosunku całorocznym obrót za r. 1931, a nie za r. 1932,

II. Na skutek indywidualnych podań płatników:

W gospodarczo uzasadnionych lub zasługujących na szczególne uwzględnienie wypadkach — po stwierdzeniu tych okoliczności przez podwładne władze podatkowe I instancji — upoważnia się Izby Skarbowe (Urząd Wojewódzki Śląski) do:

1) zezwalania na nabywanie świadectw przemysłowych kat. 3-ej zamiast 2-ej oraz kat. 4-ej zamiast 3-ej przedsięb. handlowych we wszystkich wypadkach nie objętych ulgami bez obowiązku składania indywidualnych podań, o których mowa w cz. I. niniejszego okólnika oraz w wypadkach, o których mowa w cz. I. nin. okólnika, w razie uruchomienia przedsiębiorstwa w roku 1933 lub 1934;

2) zwalniania od obowiązku nabycia świadectwa przemysłowego na rok 1934:

a) kat. 4-ej przedsiębiorstw handlowych, o ile wysokość ustalonych za rok 1932 obrotów, względnie prowizorycznie obliczonych obrotów dla przedsiębiorstw powstałych w roku 1933 lub 1934, nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 2.000.—;

b) kat. 5a (handel rozwoźny) oraz kat. 5b (handel obnośny) przedsiębiorstw handllowych.

Uwaga: Całkowite zwolnienie od obowiązku nabycia świadectwa przemysłowego na rok 1934 może nastąpić jedynie w wyjątkowych wypadkach:

3) zezwalania na nabywanie świadectw przemysłowych kat. 7-ej zamiast kat. 6-tej oraz kat. 8-ej zamiast kat. 7-ej przedsiębiorstw przemysłowych:

4) przyznawania — w wypadkach zasługujących na uwzględnienie — wyżej wymienionych ulg w razie wniesienia podania po upływie wyznaczonego terminu.

Termin na wniesienie podań o ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na rok 1934 wyznacza się **do dnia 31 grudnia 1933 r. włącznie.** O ile chodzi o przedsiębiorstwa powstałe w r. 1934, podania o ulgi winny być wnoszone przed uruchomieniem przedsiębiorstwa.

Podania należy wnosić do właściwego Urzędu Skarbowego.

Odpowiedź na podanie winien płatnik otrzymać **przed dniem 1 marca 1934 r.**

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

W SPRAWIE OPŁAT TELEFONICZNYCH.

Nowe opłaty telefoniczne wprowadzane wraz z automatyzacją sieci telefonicznej w poszczególnych miastach Polski, między innemi również na Pomorzu, wywołały protesty sfer gospodarczych, Izb Przemysłowo-Handlowych, Związków Kupieckich i organizacyj przemysłowych przeciwko nowemu obciążaniu placówek gospodarczych wygórowanemi świadczeniami na rzecz instytucyj użyteczności publicznej.

Nowe opłaty telefoniczne pozornie niższe od poprzednich, gdyż przewidują mniejsze opłaty minimalne, okazały się w praktyce znacznie wyższemi i stanowią silne obciążenie dla przemysłu i kupiectwa nie będących obecnie w możności płacić wygórow. sum za telefon. Fakt, iż sfery gospo-

darcze w całym prawie kraju zaprotestowały przeciwko nowym opłatom telefonicznym nie wpłynął jednak na stanowisko Ministerstwa Poczt i Telegrafów, które zdecydowane zdaje się być utrzymać stawki opłat na niezmienionym poziomie ze względów fiskalnych. —

Komunikacja telefoniczna jest obecnie tak ważną dla normalnego rozwoju życia gospodarczego, iż stanowi jedną z najważniejszych instytucyj użyteczności publicznej. Majoryzowanie zasady użyteczności publicznej w jaknajszerszym zakresie przez zasadę samowystarczalności względnie dochodowości przedsiębiorstwa „Poczta Polska, Telegraf i Telefon" okaże się niewątpliwie szkodliwem tak dla naszego życia gospodarczego jak i dla interesów własnych przedsiębiorstwa P. P. T. T.

Przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe są obecnie zmuszone ograniczać ilości przeprowadzanych rozmów z uszczerbkiem dla swej działalności. Często zresztą w razie konieczności ograniczania rozmów telefon staje się właściwie zbędny. Ilość rozmów w przedsiębiorstwach średniej wielkości wynosi kilkaset miesięcznie (400 do 700 rozmów) i opłata w wysokości 8 groszy od każdej rozmowy jest dla życia gospodarczego zbyt wielkiem obciążeniem.

Wprowadzanie wysokich opłat telefonicznych w obecnie i tak już trudnym okresie gospodarczym, kiedy poszczególne przedsiębiorstwa zmuszone są ograniczać do minimum własne koszty handlowe, jest zdaniem naszem ze wszech miar niewskazanem. Wysokie opłaty telefoniczne zwiększają bowiem świadczenia ze strony przemysłu i handlu na rzecz przedsiębiorstw użyteczności publicznej, które w dobie obecnej posiadają stawki (taryfy kolejowe, taryfy pocztowe) nieproporcjonalnie wysokie do obecnych cen i zarobków. —

Z chwilą wprowadzenia nowych opłat telefonicznych w sieciach automatycznych nastąpił wprawdzie znaczny wzrost abonentów, ale przypisać to należy zniesieniu opłat za instalację telefonów. Nowe opłaty są może korzystne dla osób prywatnych nadto korzystających z telefonu co spowodowało również wzrost ilości abonentów. Był to jednak pierwszy odruch, po którym obserwujemy obecnie tendencję wprost przeciwną, a mianowicie radykalne ograniczanie ilości aparatów, oraz rozmów telefonicznych ze strony firm handlowych i przemysłowych.

W okresie przed wprowadzeniem nowych opłat wypadało w Gdyni średnio 25 rozmów na aparat, podczas gdy obecnie wypada tylko 17 rozmów. Proporcjonalnie do spadku średniej ilości rozmów spadają również niewątpliwie przeciętne dochody z opłat od aparatu. Tendencja ta utrzymuje się i grozi coraz większem kurczeniem się wpływów z eksploatacji sieci telefonicznej, co nie leży chyba w interesie Zarządu Przedsiębiorstwa „Poczta Polska, Telegraf i Telefon", a wywołana jest zbyt wysokiemi opłatami.

Niezrozumiałym jest również dla nas fakt, że przy obecnym stanie rzeczy telefon na Pomorzu (w miastach, mających sieci automatyczne) jest znacznie droższy niż w Warszawie. Biorąc pod uwagę niezbędność telefonu w obsłudze handlu morskiego oraz życia gospodarczego portu, opłaty za telefon w Gdyni powinne być raczej niższe niż w Warszawie. Koszty amortyzacji są niewątpliwie takie same na Pomorzu jak w Warszawie a koszty eksploatacyjne zapewno niższe. wobec szczuplejszego personelu, oraz niższych płac. Mimo to jednak opłata np. za 400 rozmów telef. jest w Gdyni o 32% wyższa niż w Warszawie (dla firm handlowych i przemysłowych).

Rewizja opłat telefonicznych jest więc z punktu widzenia interesów naszego życia gospodarczego nader wskazana, przyczem, podobnie jak to ma miejsce w Warszawie, należałoby wprowadzić również na Pomorzu podział opłat na poszczególne kategorje. Utrzymując opłaty od aparatów prywatnych na dotychczasowej wysokości, możnaby wprowadzić dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych opłaty niższe, któreby pozwoliły sferom gospodarczym na należyte wykorzystanie komunikacji telefonicznej i zahamowały obecną tendencję ograniczania rozmów telefonicznych do niezbędnego minimum. K-t.

ŚWIATOWY KONGRES POCZTOWY W KAIRZE.

Od czasu założenia Międzynarodowego Związku pocztowego w r. 1874 odbyły się często międzynarodowe konferencje pocztowe w różnych sprawach, decydujące jednak znaczenie dla regulowania zasadniczych kwestyj międzynarodowej komunikacji pocztowej mają światowe kongresy pocztowe, których się odbyło dotychczas dziewięć. Na tych kongresach roztrząsa się wszelkie kwestje, wyłaniające się w międzypaństwowych stosunkach pocztowych, dostosowuje się urządzenia pocztowe do zmiennych potrzeb czasu i stara się o odpowiednią rozbudowę poszczególnych działów służby pocztowej. Następny światowy kongres pocztowy ma się odbyć w Kairze w lutym 1934. Kongres ten zajmie się przedewszystkiem regulowaniem licznych kwestyj wewnętrznych ruchu pocztowego i ważną sprawą wzajemnego wynagradzania sobie kosztów przewozu poczty tranzytowej, a także całym szeregiem spraw, interesujących ogół korzystających z usług poczty w komunikacjach międzynarodowych.

Omawianą będzie możliwość rozszerzenia zbyt szczupłych granic w wymiarach przesyłek listowych i pakietów, przeznaczonych na przewóz morzem. Dążeniem jest ustalenie przy przesyłkach listowych miary, w obrębie której nadawca mógłby dowolnych używać wymiarów na długość, szerokość i grubość. Zwłaszcza przy próbkach towarów obecne ograniczenia wymiarów nie odpowiadają wymogom życiowym. Czasopisma korzystają obecnie z ulgowych opłat jedynie tylko przy ekspedycji ze strony wydawców życzyćby należało, żeby ulga ta przyznawana była bez względu na okoliczność kto czasopisma rozsyła. Szczególne ułatwienia są proponowane na przewóz innych druków, aby mogły zawierać w zwiększonej mierze uzupełnienia dostemplowywane, aby wolno było załączać do druków karty, koperty lub opaski, zaadresowane do nadawcy z nalepionemi znaczkami pocztowemi kraju adresata. Zamierzonem jest obniżenie opłat za dalsze wysyłanie czasopism w ślad za adresatem, za niedostatecznie opłacone przesyłki, za przesyłki listowe lotnicze, za przesyłki ekspresowe i także za pakiety. Pilne pakiety miałyby opłacać nie potrójną należytość zwyczajnych, a tylko podwójną.

Szczególnie doniosłą jest poruszona sprawa tego rodzaju ustalenia opłat w ruchu międzynarodowym, żeby nadawcy opłacali we wszystkich krajach mniejwięcej jednakowe opłaty, a nie różnorakie, jak obecnie. Usiłuje się nakłonić wszystkie kraje do przyjmowania pakietów pocztowych o wadze do 10 kg. Zamierzonem jest dopuszczenie przekazywania w drodze telegraficznej pieniędzy tak jak obecnie przy przekazach również w obrocie czekowym, a także i wprowadzenie przekazywania pieniędzy czekami do podejmowania potrzebnych w podróży kwot.

Wprowadzenie tego rodzaju postępowych postanowień w komunikacji międzynarodowej pociągnęłoby za sobą też i wprowadzenie podobnych postanowień w komunikacji wewnętrznej, wobec czego wyniki kongresu wyczekiwane są z wielkiem zaciekawieniem.

REJESTR HANDLOWY

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 109 przy firmie: I-sze Polskie Towarzystwo Kąpieli Morskich, Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 20 października 1933 dopisano, iż Tadeuszowi Gałczyńskiemu w Gdyni na Kamiennej Górze, udzielono prokury do łącznego podpisywania z jednym z członków zarządu.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 48 przy firmie: „Elibor" Spółka Akcyjna Handlowo-Przemysłowa Ł. J. Borkowski z siedzibą w Warszawie, ul. Mazowiecka Nr. 11. Oddział w Gdyni, dnia 31 października 1933 dopisano: Uchwałą Rady Nadzorczej z dnia 5 grudnia 1930 r. ustanowiono członkami zarządu Kazimierza Weicherta w Ząbkach, Jana Wolickiego z Warszawy, Włodzimierza Horodyńskiego z Warszawy oraz Mieczysława Kulińskiego z Dąbrowy Górniczej. — **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 181 dnia 4 października 1933 r. wpisano jawną spółkę handlową pod firmą: Gdyńskie Maklerstwo Morskie W. Lisiński i S-ka w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Wawrzyniec Lisiński, makler okrętowy w Gdańsku—Wrzeszcz, Alfons Wybieralski, kupiec spedytor w Gdyni i N. Curry Schoett, makler okrętowy w Gdyni. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 sierpnia 1933. Do zastępstwa spółki wyłącznie upoważnieni są dwaj spólnicy łącznie. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 183 dnia 20 października 1933, wpisano firmę: Józef Nehrebecki. Spedycja portowa w Gdyni. Właścicielem firmy jest Józef Nehrebecki, kupiec w Gdyni.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 151 przy firmie: „Mewa", właśc. Józef Wachs w Gdyni, dnia 4 listopada 1933 dopisano, iż firma wygasła.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 182 dnia 14 października 1933 wpisano firmę: Juljusz Bankier. Import-Eksport Śledzi w Gdyni. Właścicielem firmy jest Joel Bankier, kupiec w Gdyni.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, Oddział A pod Nr. 186 dnia 10 listopada 1933 wpisano firmę: Gdyńskie Przedsiebiorstwo Autobusowe Czarnowski i Szandrach w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Józef Czarnowski, kupiec w Sopotach i Władysław Szandrach, kupiec w Gdyni. Jawna Spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 czerwca 1927. Do zastępstwa spółki sa wyłacznie upoważnieni wspólnicy łącznie. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B Nr. 177 przy firmie: „Eximport" Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 4 października 1933 r. dopisano:

Uchwałą Walnego Zgromadzenia z 10 sierpnia 1933 wybrano na członka zarządu w grupie B. Izaaka Weylanda z Łodzi oraz zmieniono § 28 statutu (co do liczby członków zarządu). **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 191 przy firmie: Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń Spółka Akcyjna w Warszawie, Oddział w Gdyni, dnia 10 listopada 1933 dopisano, iż prokura Zygmunta Pardona wygasła.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 69 przy firmie: Behnke & Sieg, Spółka z ograniczoną poreką w Gdyni, dnia 10 października 1933 dopisano, iż uchwałą zebrania wspólników z dnia 2-go września 1933 zmieniono § 6 umowy spółkowej w tym kierunku, że na przyszłość kierownictwo spółki będzie spoczywało w rękach jednej osoby. Ernesta Siega odwołano ze stanowiska kierownika spółki. **Sąd Grodzki w Gdyni.**